

struzione di un cavalcavia, ho fatto le opportune comunicazioni all'Amministrazione di Padova, dalla quale attendo ancora risposta. E secondo la risposta, mi regolerò sul da fare, tenendo anche conto di ciò che si chiede nella petizione ora trasmessami.

Per la ferrovia Cumana e per il congiungimento con la stazione centrale di Napoli feci l'anno scorso una dichiarazione e la mantenni.

Difatti mi rivolsi alla Società Mediterranea, domandandole se voleva essa fare questo lavoro di raccordo. So che ha fatto appositi studi, ma non è venuta ad alcuna conclusione. E poichè pur bisogna concludere, l'ho invitata ultimamente a dichiarare quel che voglia fare; perchè, passato un congruo termine, senza che essa abbia deliberato, cercherò d'intendermi con quella Società che ha fatto già una proposta.

Per soddisfare a molti bisogni di miglioramento che hanno le nostre ferrovie bisognerebbe poter disporre di molto danaro.

Io dichiarai e mi parve avere assenziente la Camera, che io non seguirei la politica ferroviaria che è piaciuta a molti; vale a dire, di non trovare mai un limite alla spesa, seguendo un programma, che consiste nel determinare la spesa, senza alcuna considerazione ai mezzi per sostenerla, salvo poi a ricorrere al bilancio dello Stato, quando la Cassa per gli aumenti patrimoniali e i Fondi di riserva preordinati alle nuove opere, non siano sufficienti.

Io, meno casi straordinari i quali possono interessare alla sicurezza dei viaggiatori, intendo invece di rispettare quello che pareva canone fondamentale allorchè furono presentate le Convenzioni: vale a dire che si poneva un freno alle spese, e che si determinava in somme invariabili l'onere del bilancio dello Stato.

E la conseguenza di questo concetto è questa: fare le spese in relazione ai fondi disponibili i quali sono coordinati ai fini dell'esercizio.

Per esser fedele a questo programma, io debbo sostenere quotidiane lotte con Amministrazioni potentissime, le quali invocano anche l'interesse e l'utilità del commercio. Ed io spero che non sarà il Parlamento, il quale coi suoi voti mi sproni ad andar per altra via, la quale sarebbe rovinosa per le finanze dello Stato. (*Bene!*)

Presidente. Ha facoltà di parlare l'onorevole Del Balzo.

Del Balzo. Io comincio col ringraziare l'egregio relatore, il quale ha fatto ragione a molte delle cose dette da me. Ma debbo rettificare una parte del suo discorso, quando ha parlato del mate-

riale mobile. Io non ho detto che il materiale mobile di scarto avesse dovuto di un colpo buttarsi al fuoco: ma ho detto che non era giusto avere accumulato sopra una linea tutto lo scarto, permettere tutto il materiale buono sopra un'altra. L'onorevole ministro, poi, non avendo risposto in alcun modo a quanto io ebbi l'onore di esporre ieri alla Camera, debbo credere che egli si sia associato a quanto l'onorevole relatore disse: e che le mie ragioni lo abbiano talmente convinto, che egli le abbia accettate perfettamente ed interamente, poichè chi tace afferma. E sotto l'impressione di questa idea, non ho altro da aggiungere.

Presidente. L'onorevole Fili-Astolfone, ha facoltà di parlare.

Fili-Astolfone. Io non devo dire che poche parole. Dirò anzitutto all'onorevole relatore, il quale mi osservava che tutti i comodi non si possono avere per ogni diramazione ferroviaria, che a me pareva di avere ieri specificato abbastanza chiaro che m'interessava dell'orario sulla linea Napoli-Reggio, parlando di quel treno diretto che dissi, e ripeto, meritare invece il nome di treno-lumaca, sul quale è perfino una cosa inusitata e di lusso trovare una vettura che abbia la ritirata!

E passiamo all'onorevole ministro. Io veramente non sapeva, e devo credere alla sua affermazione, che non avesse avuto notizia della riunione che avvenne nell'ottobre in Messina fra i rappresentanti della Sicula e della Mediterranea, a proposito degli orari. Ciò forse sarà dipeso che quella riunione dovette essere soltanto preparativa per concretare le proposte da sottoporre poi all'esame del Ministero. Ma se io rimontai all'ottobre ultimo, fu per dimostrare come nè il Ministero, nè i deputati potevano ignorare le premure che si facevano affinchè l'orario fosse mutato: ed il direttore della Sicula non sollecitò, ma rispondendo alle premure per l'oggetto rivoltegli, accennò all'orario da noi caldeggiato.

Ora l'onorevole ministro ha parlato di una riunione, sotto la sua presidenza, delle varie Società, per questo benedetto orario. Ed egli mi perdonerà se io gli significhino una mia impressione; vale a dire, che in quella riunione, le proposte dell'Adriatica hanno avuto la prevalenza a causa di quel benedetto treno internazionale per il quale l'onorevole ministro ha confessato che fu necessario l'intervento del Governo, perchè, in grazia dell'istituzione di questo treno, quella Società ha creduto quasi quasi d'aver diritto di sacrificare gl'interessi degli altri.

Finali, ministro dei lavori pubblici. No!